

## "فورين بوليسي": اتفاق الإمارات - إسرائيل يسمح للأخيرة بالوصول إلى "قلب الخليج".. ومصر متضررة



ترجمة خاصة - الإمارات 71  
تاريخ الخبر: 2020-09-06

نشرت مجلة "فورين بوليسي" تقريراً حول الفوائد الإستراتيجية التي ستعود على إسرائيل جراء التطبيع مع أبوظبي، قائلة: "الدولة اليهودية على وشك أن تلعب دوراً أكبر بكثير في تجارة الطاقة وسياسة البترول في المنطقة".

### خط نفط إسرائيلي إيراني

وأوضحت المجلة، قد يكون خط أنابيب النفط الصحراوي الذي كانت إسرائيل تعمل فيه كمشروع مشترك سري مع إيران (قبل الثورة الإيرانية منذ حكم الشاة) مستفيداً رئيسياً من اتفاق "السلام" الذي توسط فيه ترامب مع الإمارات. وأكدت أنه مع قيام دولة الإمارات رسمياً بإلغاء المقاطعة التي استمرت ثمانية عقود لإسرائيل - ومن المرجح أن تحذو دول الخليج الأخرى الغنية بالنفط حذوها - فإن الدولة اليهودية على وشك أن تلعب دوراً أكبر بكثير في تجارة الطاقة في المنطقة، وسياسات البترول، والأعمال الكبيرة واستثمارات النفط.

تقول المجلة، هذا الخط، يبدأ بخط أنابيب غير مستخدم ولكنه استراتيجي للغاية. يقول المديرين الإسرائيليون لشركة (Europe Asia Pipeline Co (EAPC)، إن القناة التي يبلغ طولها 158 ميلاً من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط تتوفر بديلاً أرخص لقناة السويس المصرية وخياراً للاتصال بالعرب. شبكة خطوط الأنابيب هذه تنقل النفط والغاز ليس فقط إلى المنطقة، ولكن إلى الموانئ البحرية التي تصل لكل العالم.

ونقلت المجلة عن إيزيك ليفي، الرئيس التنفيذي لشركة خطوط الأنابيب، قوله: "إنه يفتح الكثير من الأبواب والفرص". ويعتقد أن خط الأنابيب، الذي يربط ميناء إيلات جنوب إسرائيل بمحطة ناقلات في عسقلان على ساحل البحر الأبيض المتوسط، يمكن أن يقضي على حصة كبيرة من شحنات النفط التي تتدفق الآن عبر قناة السويس القريبة.



خارطة إسرائيلية توضح خط عسقلان القريبة من غزة إلى إيلات (الخط الأحمر)

## اتفاق أبوظبي تل أبيب يسمح بسيطرة اقتصادية لإسرائيل

ورأت المجلة، أنه في حين أن الكثير من الضجيج حول الاتفاقية الإماراتية الإسرائيلية قد ركز على قطاعات أخرى مثل التكنولوجيا والرعاية الصحية والتعليم والسياحة، فإن خط أنابيب

إيلات عسقلان يسمح لإسرائيل بالوصول إلى عالم البترول، القلب النابض لاقتصاد الخليج.

وتستطرد المجلة، الآن بعد أن كسر الإماراتيون الجليد، أصبحت فرص صفقات الطاقة العربية الإسرائيلية واسعة ومربحة، بدءاً من الاستثمار في خط الأنابيب الإسرائيلي نفسه، إلى تكييفه لنقل الغاز الطبيعي أو توصيله بخطوط الأنابيب عبر السعودية والشرق الأوسط برمته. وقال مارك سيفيرز، سفير الولايات المتحدة السابق في سلطنة عمان، حيث قام رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو بزيارة رائدة قبل عامين: "إذا أجروا شركات مع إسرائيليين، فهناك إمكانات هائلة لجميع أنواع الأعمال".



### خط إسرائيل يتفوق على قناة السويس

ميزة خط الأنابيب على قناة السويس هي قدرة المحطات في عسقلان وإيلات على استيعاب الناقلات العملاقة التي تهيمن على شحن النفط اليوم، لكنها أكبر من أن تتناسب مع القناة. يمكن للسفن المعروفة في مجال النفط الخام باسم VLCCs ، أو ناقلات النفط الخام الكبيرة جدًا، نقل ما يصل إلى مليوني برميل من النفط.

من ناحية أخرى، فإن قناة السويس التي يبلغ عمرها 150 عامًا، هي فقط عميقة وواسعة بما يكفي للتعامل مع ما يسمى بسفن سويس ماكس، مع نصف سعة ناقلات النفط العملاقة فقط. وبالتالي، يتعين على تجار النفط استئجار سفينتين عبر القناة مقابل كل سفينة يرسلونها عبر إسرائيل. مع رسوم باتجاه واحد عبر السويس تصل إلى 300 ألف دولار إلى 400 ألف دولار ، يقول ليفي إن خط الأنابيب يسمح لإسرائيل بتقديم خصم كبير.

## إسرائيل تستثمر في عدم الشفافية

لطالما كانت أعمال الشركة أحد أسرار إسرائيل التي تخضع لحراسة مشددة. حتى اليوم، لا تصدر EAPC أي بيانات مالية. يقول ليفي إنه لا يمكنه الكشف عن أسماء العملاء - رغم أنه يقول إنهم يشملون "بعضًا من أكبر الشركات في العالم". ما هي المعلومات القليلة المعروفة علنًا لم تظهر إلا نتيجة المعارك القانونية التي أعقبت الانهيار في خط الأنابيب عام 2014 والذي تسبب في أسوأ كارثة بيئية في تاريخ إسرائيل، ما أدى إلى تسرب أكثر من 1.3 مليون جالون من النفط الخام إلى المحمية الطبيعية الصحراوية في عين إيفرونا.



## قناة السويس

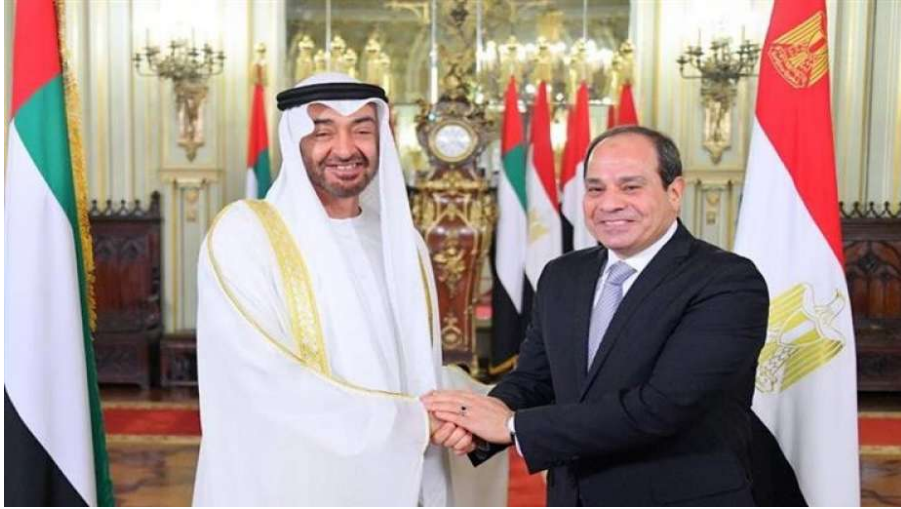
إذا كانت بيانات EAPC غير شفافة، فإن الطرق التي يذهب إليها عملاؤها لإخفاء هوياتهم من خلال عمليات التسجيل المتعددة وأساليب إخفاء الشركات الأخرى تعتبر أسطورية. كانت المقاطعة التي فرضتها السعودية والإمارات وجيرانهما المنتجين للنفط تعني أن الناقلات التي تعترف بالرسو في إسرائيل سيتم منعها من عمليات التحميل المستقبلية في الخليج، ما يؤدي إلى تدمير أعمالها بشكل فعال. التفاصيل سرية للغاية - ولكن الطرق التي يمكن للسفن أن تحجب أنشطتها بشكل عام تشمل إيقاف تشغيل أجهزة الإرسال والاستقبال وإعادة الطلاء وإعادة العلم وإعادة التسجيل وتزوير سجلات الإرساء. وقال ليفي، وهو قبطان متقاعد في البحرية الإسرائيلية، للمجلة، إن السرية المطلوبة



جعلت مسار خط الأنابيب باهظ التكلفة بالنسبة لمعظم الشحنات. العديد من السفن التي أتت إلى إيلات وعسقلان كان عليها أن تقوم بمثل هذه العمليات حتى لا تتم مقاطعتها في ميناء أو آخر. إذا كانت السفينة تخشى أن يتم إدراجها في القائمة السوداء ومقاطعتها ، فسيتم تسعير ذلك. كل هذا يكلفني مالا لذلك سيرتفع سعر النقل ."

## مصر وقناة السويس الخاسر الأكبر

يتحسن نموذج عمل EAPC بشكل كبير مع تآكل المقاطعة العربية. قال ليفي: "إذا انخفضت المخاوف [بشأن السرية] بشكل كبير، فإن السعر سينخفض بشكل كبير". "ثم يصبح الأمر مجديًا اقتصاديًا وأكثر فائدة." بمجرد إزالة الحواجز السياسية لاستخدام إسرائيل كمركز لإعادة الشحن، يمكن أن تزدهر الأعمال التجارية. وبعد إضفاء الطابع الرسمي على الاتفاقية الإسرائيلية الإماراتية، من المرجح أن يتبعها أعضاء آخرون في مجلس التعاون الخليجي، وعلى الأرجح البحرين وعمان. وأشارت السعودية إلى أنها لن تقيم روابط رسمية حتى يتم حل النزاع الفلسطيني، على الرغم من أن علاقاتها التجارية مع إسرائيل وفيرة ومتنامية.



يقول ليفي إن هدفه هو أن يستحوذ خط الأنابيب على ما بين 12 في المائة و 17 في المائة من أعمال النفط التي تستخدم الآن قناة السويس. بسبب قيود القناة، يتم ضخ الكثير من خام الخليج المتجه إلى أوروبا وأمريكا الشمالية عبر خط أنابيب السويس-البحر الأبيض المتوسط في مصر، والذي تمتلك فيه السعودية والإمارات حصة. ومع ذلك ، يعمل خط الأنابيب المصري في اتجاه واحد فقط، مما يجعله أقل فائدة من منافسه الإسرائيلي، والذي يمكنه أيضًا التعامل، على سبيل المثال، مع النفط الروسي أو الأذربيجاني المتجه إلى آسيا.

ستكون الخاسر مصر، التي ستشهد انكماش الأعمال وستكون لديها سيطرة أقل على الأسعار الآن مع وجود منافسة. حتى مع تكوين صداقات جديدة في الخليج، تحتاج الشركة الإسرائيلية إلى توخي الحذر بشأن التعمق في مصادر الدخل لمصر، الدولة العربية الأولى التي عقدت السلام مع إسرائيل في عام 1979، وواحدة من أفقر الدول. يقول سيفيرز، السفير السابق: "لا أعتقد أن ذلك سيجعل المصريين سعداء".

## تعاون الإمارات وإسرائيل منذ 20 عامًا

التعاون الإسرائيلي-الإماراتي في مجال الشحن ليس جديدًا تمامًا. سابقة لتسهيل الطريق هي شركة Zim Integrated Shipping Services الإسرائيلية، التي كانت ترسو في الموانئ التي تديرها شركة دبي للشحن العملاقة (موانئ دبي العالمية) لأكثر من 20 عامًا، واستثمرت في مشاريع مشتركة مع الشركة الإماراتية. العلاقة بين مالك شركة Zim Idan Ofer ورئيس موانئ دبي سلطان أحمد بن سليم قوية للغاية لدرجة أن الملياردير الإسرائيلي ضغط على الكونجرس الأمريكي نيابة عن شركة دبي في محاولته غير الناجحة في عام 2006 لشراء عمليات المحطة في الولايات المتحدة.

تنشأ المزيد من الاحتمالات من اكتشاف إسرائيل لوفرة من احتياطات الغاز الطبيعي قبالة ساحلها المتوسطي والتي يمكن أن توفر أكثر بكثير من احتياجات إسرائيل الخاصة. إن جذب المستثمرين الخليجيين بالإضافة إلى شركاء إسرائيل الحاليين مثل شيفرون، وإمكانية الاتصال بشبكة أنابيب الغاز في الشرق الأوسط، سيفتح أفقًا جديدًا آخر لصناعة الطاقة الإسرائيلية الناشئة.

مع خروج خط أنابيب إيلات-عسقلان من الغموض الذي تم تربيته بعناية، فإن اتفاقية السلام الإماراتية توفر لإسرائيل بوابة إلى نادي تجارة النفط عالي المخاطر حيث كان إخفاء علمها حتى الآن هو ثمن القبول.



UAE71NEWS